NOTICE D'INSTRUCTIONS NITRO STAMPEDE Réf. TRX41094-1

Importé en France par : Model Racing Car
ZAC, 15bis Avenue De La Sablière
94370 Sucy En Brie
Made in TAIWAN

Tel. : 01.49.62.09.60
Fax : 01.49.62.09.73
www.mrcmodelisme.com
Email : mrcfrance@mrcmodelisme.com

AVERTISSEMENT !

Veuillez lire et respecter scrupuleusement toutes les instructions contenues dans ce manuel ainsi que celles accompagnant les éléments du kit sous peine d'endommager votre modèle. Le non-respect de ces consignes sera considéré comme un signe de négligence.

Introduction

Nous vous remercions de l'acquisition de votre Traxxas Nitro Stampede. Ce manuel contient les instructions destinées au fonctionnement et à l'entretien de votre Nitro Stampede. Parcourez ce manuel et examinez attentivement le Nitro Stampede avant de le faire fonctionner. Si pour une raison ou une autre, vous pensez que le Nitro Stampede n'est pas le véhicule que vous recherchiez alors n'allez pas plus loin. Votre détaillant ne pourra absolument pas accepter le retour ou l'échange d'un Nitro Stampede si ce dernier a déjà tourné.

Veuillez lire TOUTES les instructions et les précautions de fonctionnement avant de piloter votre Nitro Stampede. Même si vous êtes un modéliste expérimenté, il est important de continuer à lire ce manuel d'instructions afin de connaître toutes les caractéristiques propres au Nitro Stampede. Faites attention tout particulièrement aux paragraphes réservés aux éléments mécaniques et aux mesures de sécurité.

SUPPORT

Si vous avez des questions concernant le modèle ou son fonctionnement, appelez Model Racing Car au : 01.49.62.09.60
Le support technique est disponible pour répondre au téléphone du lundi au vendredi de 8h30 à 12h00.
Vous pouvez également contacter le support client par e-mail à l'adresse suivante : mrc@mrcmodelisme.com

Carburant

Il est impératif d'utiliser avec votre moteur un carburant adapté à sa cylindrée .15 pour obtenir des performances qui soient maximales et également pour étendre sa durée de vie. Le carburant Meta GP doit être utilisé pour lubrifier correctement le moteur, pour obtenir la quintessence de ses performances et afin qu'il reste facile à régler.

Le carburant Meta GP est le fruit d'une expérience acquise en compétition. Nous utilisons les composants les plus performants disponibles actuellement dans l'industrie. Fabriqué uniquement à partir de composants les plus purs rigoureusement sélectionnés (méthanol, nitrométhane, huile de synthèse et divers additifs) pour assurer un meilleur fonctionnement possible.

Vous devez utiliser un carburant composé entre 10 et 20% de nitrométhane. Faites en sorte d'utiliser toujours le même pourcentage de nitrométhane et évitez de changer de marque de carburant. Nous vous recommandons d'ailleurs de rôder votre moteur avec un pourcentage de 20%. Si vous devez augmenter ou diminuer le taux de nitrométhane, assurez-vous d'ajuster vos réglages de carburation.

MESURES DE SÉCURITÉ

Traxxas souhaite que vous utilisiez votre nouveau modèle en toute sécurité. Si vous utilisez votre modèle judicieusement et soigneusement, vous et ceux qui se trouvent autour de vous pouvez vous amuser et vous éclater en toute sécurité. Si vous n'utilisez pas votre modèle de manière sécuritaire et responsable, vous risquez de produire des dégâts matériels et des blessures graves. Veuillez observer strictement les mesures décrites dans ce manuel pour assurer le fonctionnement en toute sécurité du produit. Vous êtes le(la) seul(e) responsable du respect des instructions et de la prise des mesures de sécurité.

- Nitro Stampede est très rapide ! Nitro Stampede est conçue pour des utilisateurs expérimentés avec un haut niveau de pilotage. Le moteur de compétition TRX 2.5 est extrêmement puissant et nécessite un pilotage compétant pour le contrôler.
- Les enfants de moins de 16 ans, ou les pilotes débutants ne doivent pas pilotes le Nitro Stampede sans la supervision d'un adulte responsable et compétant.
- Le carburant pour modèles réduits est dangereux et toxique. Suivez les recommandations incendies sur le bidon. Le carburant est toxique pour les humains et les animaux. Boire du carburant peut rendre aveugle et est mortel. Manier avec attention.
- Le carburant, spécialement dans une pipette, peut ressembler à une boisson rafraîchissante pour un enfant gardez le carburant hors de portée des enfants en toutes circonstances. Ne pas laisser des bidons sur le sol ou les enfants pourraient l'atteindre pendant que vous pilotez.
- Le carburant est inflammable – Ne pas fumer, faire des étincelles, du feu a proximité du carburant ou de ses valeurs.
- Le moteur, les freins, l'échappement peuvent devenir extrêmement chauds durant leur utilisation. Faites attention à ne pas toucher ces éléments lors d'un ravitaillement en carburant ou juste après l'arrêt du véhicule.
- Une exposition prolongée au gaz d'échappement peut être nuisible. Evitez de respirer les gaz d'échappement. Utilisez votre Nitro Stampede à l'extérieur dans un espace aéré. Ne pas faire tourner le moteur en intérieur.
- N'utilisez pas votre Nitro Stampededede nuit ou lorsque votre contact visuel peut être perdu ou détérioré.
- N'utilisez pas votre Nitro Stampede au milieu d'une foule ou d'un passage piétonnier conséquent. Le Nitro Stampede est très rapide et pourrait blesser ceux qui ne sont pas attentif à sa présence. Gardez les enfants à distance du lieu d'utilisation.
- Puisque le Nitro Stampedeest contrôlé par radio, il peut être sujet aux interférences de la part de nombreuses sources. Les interférences radio peuvent causer une perte de contrôle momentanée, gardez une marge de manœuvre dans toues les directions autour de vous par éviter les collisions.
- Ne pas enrouler le fil d'antenne, cela peut réduire la portée.
- Le moteur est bruyant. Si le bruit vous indispose portez des protections d'oreilles. Prenez en considération votre entourage ou voisinage en ne roulant pas tôt le matin ou tard le soir.
- Ne coupez pas votre antenne au maximum pour avoir la plus grande portée. Enrouler l'antenne doit être évité.
- Ne sortez pas l'antenne de la carrosserie sans la protection d'un tube d'antenne car suite à un accident l'antenne pourrait être coupé et la portée réduite.
- **Le plus important est de toujours faire faire preuve de bon sens.**

LES BATTERIES ET LEURS CHARGES

Votre modèle utilise des batteries rechargeables qui doivent être manipulées avec soin pour leur sécurité et leur durée de vie. Assurez-vous de lire et de suivre toutes les instructions et précautions pour charger et entretenir les batteries. Il est de votre responsabilité de charger et de prendre soin correctement des packs d'accus. En plus des instructions de votre batterie et de son chargeur, trouvez ci-dessous des conseils à garder en mémoire.

- Utilisez le chargeur fourni pour charger la batterie incluse. Référez-vous au paragraphe de la page 6.
- Ne laissez jamais une batterie se charger sans surveillance.
- Enlevez la batterie du modèle lorsque vous désirez la charger.
- Débranchez toujours la batterie du contrôleur électronique de vitesse lorsque le modèle n'est pas utilisé ou lorsqu'il est entreposé ou transporté.
- Laissez la batterie refroidir entre deux fonctionnements (avant de la charger).
- Les enfants doivent être accompagnés d'un adulte responsable pour superviser la charge et la manipulation des batteries.
- N'utilisez pas de packs d'accus qui ont été endommagés.
- N'utilisez pas de packs d'accus dont le câblage a été endommagé, dont les fils ont été mis à nu ou si les connecteurs ont été endommagés.
- Utilisez uniquement des chargeurs destinés à charger des batteries NiMH (tel que le chargeur Traxxas EZ-Peak, référence TRX3030X). Ne tentez pas de les charger avec un courant supérieur à 1 ampères.
- Ne mettez pas la batterie en court-circuit. Cela pourrait provoquer un incendie et de sévères dommages à la batterie.
- Ne brûlez pas ou ne percez pas les batteries. Des matériaux toxiques pourraient s'en extraire. Si vos yeux ou votre peau sont en contact, nettoyez-les abondamment avec de l'eau.

• Stockez vos packs d'accus dans un lieu sec, éloignés des sources de chaleur et des rayons du soleil.
• Les batteries au Nickel Métal Hydride doivent être recyclées ou être éliminées correctement.

Déchets d'Equipements Electriques et Electroniques
(Applicable dans les pays de l'Union Européenne et aux autres pays européens disposant de systèmes de collecte sélective)

Ce symbole sur le produit ou sa documentation indique qu'il ne doit pas être éliminé en fin de vie avec les autres déchets ménagers. L'élimination incontrôlée des déchets pouvant porter préjudice à l'environnement ou à la santé humaine, veuillez le séparer des autres types de déchets et le recycler de façon responsable. Vous favoriserez ainsi la réutilisation durable des ressources matérielles.
Les particuliers sont invités à contacter le distributeur leur ayant vendu le produit ou à se renseigner auprès de leur mairie pour savoir où et comment ils peuvent se débarrasser de ce produit afin qu'il soit recyclé en respectant l'environnement.
Les entreprises sont invitées à contacter leurs fournisseurs et à consulter les conditions de leur contrat de vente. Ce produit ne doit pas être éliminé avec les autres déchets commerciaux.

Page 3
Pipette à carburant
Le carburant est généralement commercialisé au litre. De ce fait une petite bouteille composée d'un tube est nécessaire pour remplir le réservoir. Le réservoir à carburant du Nitro Stampede présente une capacité de 75cc. L'embout de la pipette devra être bouché pour éviter l'évaporation du carburant et que celui-ci soit souillé par la poussière et l'humidité. L'alcool et le nitrométhane contenus dans le carburant peut s'évaporer. Cela modifiera la constitution du carburant et le rendre impropre à être utilisé. N'utilisez jamais un carburant ancien ou pollué.

EQUIPEMENT REQUIS (Vendu séparément)
Votre modèle est livré avec un ensemble d'outils métriques. Vous aurez besoin d'acheter d'autres accessoires pour faire fonctionner et entretenir votre modèle que vous trouverez chez votre détaillant.
1. 8 Piles alcalines de type AA : 4 pour émetteur et 4 pour récepteur
2. Tournevis plat pour les réglages
3. Huile after run pour protéger le moteur de la corrosion

RADIOCOMMANDE TRAXXAS TQ 2,4GHz
Ce modèle est muni du transmetteur TQ de 2,4GHz de Traxxas. Le transmetteur dispose de deux canaux : Le premier canal actionne la direction et le second canal actionne l'accélération. Le récepteur à l'intérieur du modèle a trois canaux de sortie. Votre modèle est muni de deux servo et d'un contrôleur de vitesse électronique.
Modulation à spectre étalé de 2,4GHz - Ce modèle est équipé de la dernière technologie en matière de radiocommande. À la différence des systèmes AM et FM qui fonctionnent avec des cristaux de fréquence et sont prédisposés à des conflits de fréquence, le système TQi 2,4 GHz choisit automatiquement une fréquence ouverte et assure une résistance supérieure au brouillage et aux «parasites».
Courant - Le courant est une mesure du flux d'électricité passant à travers des dispositifs électroniques, normalement exprimée en ampères. Si vous associez un fil électrique à un tuyau d'arrosage, le courant indique combien d'eau traverse le tuyau.
Bande de fréquence - La radiofréquence utilisée par le transmetteur pour envoyer des signaux au modèle. Ce modèle fonctionne en modulation à spectre étalé à séquence directe de 2,4GHz.
mAh – Ce terme est l'abréviation pour milliampère heure. C'est une mesure indiquant la capacité des packs d'accus. Plus le chiffre est élevé, plus longue sera l'autonomie de la batterie.
Position neutre - La position de repos que les servos cherchent lorsque les commandes du transmetteur sont au neutre.
NiCad - Abréviation pour cadmium-nickel. Ce sont les toutes premières piles rechargeables.Les piles NiCad ont une haute capacité de gestion du courant, une grande capacité de stockage et peuvent durer jusqu'à 1000 cycles de charge. Il faut observer les procédures de charge pour réduire le risque d'apparition d'un «effet de mémoire» et raccourcir la durée de fonctionnement.
NiMH - Abréviation pour l'hydrure de nickel-métal. Les piles NiMH rechargeables sont adaptées au haut courant et très résistantes à l'effet de «mémoire». En général, les piles NiMH ont une capacité de stockage plus grande que les piles NiCad. Elles peuvent durer jusqu'à 500 cycles de charge. Un chargeur de crête conçu pour les piles NiMH est nécessaire pour le meilleur rendement.
Récepteur - L'unité radio à l'intérieur du modèle qui reçoit les signaux du transmetteur et les retransmet aux servos.
Servo - Petite unité motrice du modèle qui actionne le mécanisme de direction.
Emetteur – La radiocommande à volant est destinée à envoyer les instructions de gaz et de direction à votre modèle.
Trim – C'est un réglage « peaufiné » de la position neutre des servos. Il se réalise en ajustant les potentiomètres des gaz et de la direction situés sur la face avant de l'émetteur. Remarque : le potentiomètre multi-fonctions peut-être programmé pour ajuster, par exemple, le trim de gaz.
Système radio à 2 canaux - Le système radio TQ 2.4GHz, se composant du récepteur, du transmetteur et des servos. Le système utilise deux canaux : un pour actionner l'accélérateur et un pour actionner la direction.

EMETTEUR TQ 2,4GHz

Témoin LED rouge/vert	Volant
Bouton de réglage	
Réglage de la direction	
Commutateur d'alimentation	Compartiment pile

SCHEMA DU BRANCHEMENT DU MODELE

Interrupteur on/off	Porte pile réception
Antenne	Voie 3 – Batterie
	Voie 2 – Servo de gaz
Récepteur	Voie 1 – Servo de direction
Voie 1 – Servo de direction	Voie 2 – Servo de gaz

Page 4
INSTALLER DES BATTERIES DANS L'EMETTEUR
Votre émetteur TQ 2,4GHz utilise 4 batteries de type AA. Le compartiment est situé sous le socle de l'émetteur.
1. Retirez le couvercle du compartiment à batteries en pressant sa languette et en le faisant glisser pour l'ouvrir.
2. Installez les batteries en respectant les polarités indiquées dans le compartiment.
3. Réinstallez le couvercle du compartiment à batteries. Celui-ci doit se clipper lors de la fermeture.
4. Mettez sous tension l'émetteur et vérifiez l'indicateur du statut. La LED doit s'allumer en vert.

Si le voyant de mise en route clignote, les piles de l'émetteur sont faibles ou déchargées, voir mal installées. Remplacez les par des piles neuves. Le voyant n'indique pas un niveau de charge des batteries installées dans le modèle. Référez-vous à la section de Dépannage à la page 13 pour plus de renseignements sur les codes du témoin LED du transmetteur.

INSTALLATION LES BATTERIES DE RECEPTION
Le porte-piles est situé dans le compartiment à batteries sur le pare-choc arrière. Retirez le couvercle en retirer le clip carrosserie. Retirez le porte-piles et installez-y 4 piles AA alcalines. Assurez-vous de bien respecter les polarités en les comparants à celles figurant sur le compartiment à batteries. Insérez le porte-piles dans le boîtier de réception. Guidez les fils du porte-piles à travers les fentes du compartiment à porte-piles. Si les fils ne sont pas correctement placés, ils risquent d'être coupés provoquant ainsi une panne du système radio et de ce fait une perte radio. Réinstallez le couvercle et fixez les clips carrosserie.

Installation de l'antenne de réception
L'antenne du récepteur et son tube doivent être correctement installés avant utilisation du modèle. Suivez les étapes pour installer l'antenne et son tube.
1. Glissez le fil d'antenne dans le tube jusqu'au déroulement complet. Lorsqu'elle est complètement déroulée, l'antenne doit atteindre environ 10mm sous le bouchon de tube. Ne faites pas de nœud dans l'antenne.
2. Insérez le tube dans son support. Attention de ne pas pincer le fil d'antenne. Ne raccourcissez pas le tube d'antenne.

REGLES POUR LA RADIO

- Mettez sous tension votre émetteur en premier et éteignez-le en dernier. Cette procédure vous aidera à éviter que votre émetteur ne reçoive un signal émis par un autre émetteur, ou d'une autre source et de ce fait de perdre le contrôle de votre modèle. Votre modèle est muni d'un sytème « fail-safe » pour éviter ce genre de mésaventure mais avant tout la meilleure protection contre ce type de déconvenue est d'allumer l'émetteur en premier et de l'éteindre en dernier.
- Afin réaliser la liaison entre l'émetteur et le récepteur, ce dernier doit être mis sous tension au moins 20 secondes avant que l'émetteur soit allumé. La LED de l'émetteur va clignoter en rouge rapidement pour indiquer l'échec de la liaison. Si vous avez ratez cette procédure, éteignez l'émetteur et recommencez de nouveau.
- Allumez toujours l'émetteur et le récepteur avant de démarrer le moteur. Ne jamais couper la radio pendant que le moteur tourne. Le bouton ON/OFF du véhicule, allume et éteinte le récepteur. Il n'arrête pas le moteur.
- Utilisez toujours dans votre système de radiocommande de nouvelles piles ou des batteries chargées récemment. Des batteries qui sont faibles limiteront automatiquement les signaux radio entre l'émetteur et le récepteur. Une perte de signal radio pourra provoquer la perte de contrôle de votre modèle.

REGLAGES DE BASE DU SYSTÈME DE RADIOCOMMANDE

Trim de direction

Le bouton du trim de direction situé sur la face avant de l'émetteur permet le réglage du neutre au canal de direction. Si votre modèle tire à droite ou à gauche lorsque le volant est centré, tournez le bouton jusqu'à ce que le modèle roule droit lorsque le volant est centré.

Inversion des servos

L'émetteur TQ 2,4GHz a été programmé avec le sens de débattement correct des servos et ne nécessite aucun réglage. Ces instructions ne sont là qu'en cas de problème.

Inverser un canal, inverse le sens de débattement du servo associé. Par exemple : si vous tournez votre volant à droite et que votre voiture tourne à gauche, le canal 1 doit être inversé pour changer le sens de débattement du servo. Utilisez la procédure suivante pour inverser la direction ou les gaz si nécessaire.

L'inversion du sens de servo doit être utilisée que si vous effectuez un reset accidentel. N'inversez pas le sens des servos si cela n'est pas nécessaire.

REMARQUE : Avant d'effectuer cette opération, assurez-vous que l'émetteur et le récepteur sont allumés.

Inversion de la direction :

1 – Appuyez et maintenez le bouton SET de l'émetteur pendant 2 secondes, la LED va clignoter vert.
2 – Tournez et maintenez le volant à fond à droite ou à gauche (peu importe le côté).
3 – Pendant que vous maintenez le volant, appuyez sur SET pour inverser le sens.
4 – Le canal est maintenant inversé. Contrôlez le fonctionnement de votre servo avant utilisation.

Inversion des gaz :

1 – Appuyez et maintenez le bouton SET de l'émetteur pendant 2 secondes, la LED va clignoter vert.
2 – Actionnez et maintenez la gâchette plein gaz ou frein.
3 – Pendant que vous maintenez la gâchette, appuyez sur SET pour inverser le sens.
4 – Le canal est maintenant inversé. Contrôlez le fonctionnement de votre servo avant utilisation.

! Avertissement : Changer le sens du servo des gaz modifiera également la position de son neutre. Assurez-vous que le servo des gaz ferme bien l'ouverture du carburateur lorsque la gâchette de l'émetteur est au neutre.

UTILISER LA RADIOCOMMANDE

La radiocommande TQ 2,4GHz a été pré-réglé en usine. Le réglage devrait être vérifié avant de faire fonctionner le modèle au cas où ce dernier aurait été chahuté pendant son expédition. Il faut :

1. Mettez l'interrupteur de l'émetteur sur ON. La LED de statut de l'émetteur doit s'illuminer en vert (elle ne clignote pas).
2. Allumez le récepteur sur le modèle. L'interrupteur est situé sur le support d'amortisseurs arrière.
3. Installez le Nitro Stampede de sorte que les roues avant soient décollées du sol.
4. Tournez à droite et à gauche le volant de direction situé sur l'émetteur pour vérifier rapidement le bon fonctionnement du servo de direction. Vérifiez également le mécanisme de la direction afin de vous assurer qu'il n'y ait pas de jeu ou de point dur. Si la direction fonctionne lentement, assurez-vous que vos batteries n'aient pas une tension faible.
5. Lorsque vous regardez au dessus de votre modèle, les roues avant doivent être pointées de façon droite vers l'avant. Si les roues sont légèrement décalées vers la gauche ou l'arrière, réglez doucement le trim de direction situé sur l'émetteur pour rectifier cela et faire en sorte que les roues soient bien droites.
6. Actionnez la gâchette des gaz de l'émetteur et vérifiez le fonctionnement du servo correspondant. Lorsque la gâchette est actionnée en appuyant, le carburateur soit s'ouvrir. Lorsque la gâchette est repoussée, le frein doit fonctionner.
7. Une fois les réglages réalisés, éteignez le récepteur de votre modèle puis ensuite votre émetteur.

i Le transmetteur TQ 2,4GHz a une antenne directive. Maintenez l'antenneen position parfaitement verticale et orientez le transmetteur vers le modèle. Sinon, la portée du signal radio sera diminuée.

Test de portée de la radio

Avant de faire rouler votre modèle, vous devrez effectuer un test de portée de votre radiocommande pour vous assurer qu'il fonctionne correctement.

1. Mettez sous tension votre système radio et vérifiez son fonctionnement comme décrit dans la section précédente.
2. Demandez à un ami de maintenir le modèle. Assurez-vous que ni les mains, ni les vêtements ne soient en contact avec les roues ou toutes autres pièces en mouvement du modèle.
3. Assurez-vous que l'antenne de l'émetteur soit droite. En conservant l'émetteur dans vos mains, marchez de façon à vous éloigner du modèle jusqu'à vous rendre à une distance suffisamment éloignée pour faire fonctionner le modèle.
4. Testez de nouveau les différents contrôles de votre émetteur pour être sûr que le modèle réponde correctement.
5. Ne tentez pas de faire fonctionner le modèle si vous rencontrez des problèmes avec le système radio ou si vous faites face à des interférences externes de signaux radio à l'endroit où vous vous trouvez.

Une vitesse élevée nécessite une grande distance

Plus vite vous pilotez votre modèle, plus rapidement vous atteindrez la limite de la portée de votre radiocommande. A 100 km/h, un modèle peut réaliser 30 mètres par seconde ! Vous en aurez des frissons mais faites attention à garder votre modèle à portée. Si vous voulez voir votre modèle atteindre sa vitesse maximale, placez-vous au centre de l'aire de fonctionnement de votre véhicule, pas trop éloigné et de manière à piloter votre véhicule en face de vous. Afin de maximiser votre portée radio, cette technique vous permettra de conserver votre modèle à proximité de vous et ainsi de faciliter sa vision et son contrôle.

Ce n'est pas un problème à quelle vitesse ou à quelle distance vous pilotez votre modèle, conservez toujours un espace adéquat entre vous, le modèle et les autres. Ne pilotez jamais directement vers vous-même ou vers les autres.

Instructions de liaison TQ 2,4GHz

Pour un fonctionnement optimal, l'émetteur et le récepteur doivent « se lier » de façon électronique. **Cela a été réalisé pour vous en usine.** Vous aurez peut-être besoin de relier le système ou de lier un émetteur ou un récepteur additionnel. Pour cela, veuillez suivre ces instructions. Remarque : le récepteur doit être branché à une source d'alimentation de 4,8-6,0v (nominal) pour sa liaison. L'émetteur et le récepteur doivent être situés à au moins à 1,50 mètre l'un de l'autre.

1. Appuyez et maintenez le bouton SET situé sur l'émetteur.
2. Allumez l'émetteur et relâchez le bouton SET. La LED clignote rouge lentement, indiquant que l'émetteur est en mode d'appairage (bind).
3. Appuyez et maintenez le bouton LINK situé sur le récepteur.
4. Allumez le véhicule et relâchez le bouton LINK. La LED du récepteur clignote rouge, indiquant que le récepteur est en mode d'appairage (bind).
5. Lorsque l'émetteur et le récepteur ont leur LED qui est illuminé en vert, le système est alors lié et prêt à fonctionner. Vérifiez que la direction et les gaz fonctionnent correctement avant de piloter votre modèle.

CODES DU TÉMOIN DEL DU TRANSMETTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin LED	Nom	Notes
Vert constant	Mode de pilotage normal	Voir des renseignements sur l'utilisation des commandes du transmetteur à la page 4.
Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion	Voir plus de renseignements sur la connexion sur la présente page.
Rouge à clignotements moyens (0,25 sec alllumé / 0,25 sec éteint)	Alerte de pile faible	Mettez de nouvelles piles dans le transmetteur. Voir plus de renseignements à la page 4.
Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Connexion impossible / Erreur de connexion	Le transmetteur et le récepteur ne sont plus connectés. Arrêtez le système et rallumez-le. Trouvez la source de l'erreur de connexion (par exemple, hors de portée, piles faibles, antenne endommagée).

CODES DU TÉMOIN LED DU RÉCEPTEUR

Couleurs ou schéma lumineux du témoin LED	Nom	Notes
Vert constant	Mode de pilotage normal	Voir des renseignements sur l'utilisation des commandes du transmetteur à la page 4.
Rouge lent (0,5 sec allumé / 0,5 sec éteint)	Connexion	Voir plus de renseignements sur la connexion sur la présente page.
Rouge à clignotements rapides (0,125 sec allumé / 0,125 sec éteint)	Sécurité intégrée / détecteur de basse tension	Un niveau constant de basse tension dans le récepteur déclenche le système de sécurité intégrée qui assure suffisamment d'énergie pour mettre la servo d'accélération au centre avant de perdre toute l'énergie.

Page 6

CHARGE DE LA BATTERIE DU EZ START

Utilisez le chargeur fourni pour recharger la batterie du EZ Start fournie.
1. Branchez le chargeur dans une prise. Le voyant LED du chargeur doit s'allumer vert.
2. Connectez la batterie sur le chargeur. Le voyant LED du chargeur doit s'allumer rouge indiquant le processus de charge.
3. La durée de charge de la batterie est d'environ 4 heures et demi. Le voyant LED du chargeur s'allume vert lorsque la charge est terminée.

INSTALLATION DE LA BATTERIE EZ START

1. Appuyez sur le verrou à l'extrémité du compartiment pour ouvrir le boitier (A).
2. Connectez une batterie 7.2V complètement chargée sur le connecteur interne (B).
3. Tournez sur elle-même la batterie 2 ou 3 fois, cela enroule les fils sur eux-mêmes et aide à maintenir la batterie dans le compartiment (C).
4. Mettez la batterie dans son logement et mettez les fils en place.
5. Refermez le boitier (D).

UTILISATION DU EZ START

Le boitier de contrôle EZ Start se connecte sur une prise à 4 plots au centre de la voiture Nitro Rustler. Lorsque vous appuyez sur le bouton rouge du boitier de contrôle, le démarreur commence à tourner, entraine le moteur et allume la bougie.
Partant du principe que tous les réglages et la préparation est correcte, le moteur doit démarrer immédiatement.
Chacun des deux voyants LED du boitier de contrôle doit s'allumer vert lors du démarrage. Si l'un des deux voyants ne s'allume pas, il y a un défaut sur la fonction indiquée. Si le voyant LED de la bougie ne s'allume pas, la bougie peut être défectueuse ou déconnectée. Si le voyant LED du moteur ne s'allume pas et que le démarreur ne fonctionne pas, le EZ Start est en mode protection.

MODE PROTECTION

Le boitier EZ Start utilise la technologie SMART START pour contrôler l'état du système et détecter les pannes. Le boitier contrôle la charge sur le moteur EZ Start. Si la charge devient excessive, l'alimentation est coupée afin d'éviter un endommagement couteux pour le moteur et le boitier de contrôle. Cela se passe, par exemple, lorsque le moteur est noyé durant le démarrage. Le démarreur fonctionne au début, mais lorsqu'il y a trop de carburant dans la chambre de combustion et que cela bloque le moteur, le démarreur ralenti à cause de la charge supplémentaire. Le circuit de protection coupe alors l'alimentation du démarreur. Attendez au moins 3 minutes pour laisser refroidir le démarreur et le circuit électronique se réarmera automatiquement. Utilisez ce moment pour chercher et éliminer ce qui a causé cette charge excessive sur le démarreur.

UTILISEZ UNE BATTERIE DE DEMARRAGE PUISSANTE ET BIEN CHARGEE

Une batterie de démarrage faible ou incomplètement chargée peut ne pas délivrer une puissance suffisante afin de faire tourner le moteur à une vitesse adaptée et passer les compressions du moteur. Un moteur neuf possède un appairage serré de la chemise et du piston. C'est un appairage conique entre le piston et la chemise nécessaire pour obtenir de bonnes performances. Assurez-vous d'utiliser une batterie de qualité et bien chargée (les batteries neuves nécessitent plusieurs cycles de charge avant d'atteindre la tension et la capacité complète). Ceci est particulièrement important avec un moteur neuf qui a besoin de rodage. Si le moteur bloque au PMH voir P34 les instructions pour le libérer.

Démarrer le moteur

Installation du filtre à air
Retirez le bouchon de protection de l'entrée d'air du carburateur. Installez la partie caoutchouc du filtre à air puis mettez en place à l'intérieur la mousse pré-huilée. L'élément mousse du filtre à air pourra être nettoyé et être réutilisé. Assurez-vous que l'élément filtrant en mousse soit correctement huilé avec de faire fonctionner le moteur. Pour une filtration optimale, utilisez une huile conçue spécialement pour les filtres à air. L'huile pour filtre à air Traxxas est recommandée (référence : TRX5263). Une huile moteur peu épaisse ou une huile moteur spéciale « After Run » peuvent être également utilisées. Lorsque les éléments du filtre à air deviennent sales, nettoyez-les à l'aide de produit à vaisselle et rincez-les. Ensuite imbibez la mousse d'huile puis essorez-la pour évacuer l'excédent d'huile. Lors de conditions de poussière extrêmes, des filtres à air à mousses multiples et pré-huilés sont disponibles dans la gamme Traxxas (références : TRX4062 et TRX4063).

Remplissage du réservoir

Utilisez une pipette à carburant comme celle incluse avec le kit (référence : TRX5001) pour faire le plein de votre réservoir. Remplissez le réservoir jusqu'à ce qu'il soit plein mais il ne faut pas qu'il soit à ras-bord. Vous pouvez de nouveau faire le plein lorsque le moteur est en route.

REMARQUE : Votre moteur a été réglé en usine pour la phase de rodage. Ne modifiez pas le réglage du carburateur si vous ne détectez pas de problème. Les étapes qui suivent ne sont là que pour vous donner un aperçu d'une base de réglage.

La vis de pointeau ajuste la quantité de carburant qui entre dans le moteur lors de ses phases de vitesse moyenne et de pointe. Tournez la vis du pointeau dans le sens horaire des aiguilles d'une montre jusqu'à sa butée (ne vissez pas trop sous peine d'endommager l'aiguille). Puis dévissez la vis du pointeau de 2,5 tours.

Réglage du ralenti

La vis de ralenti régule l'ouverture des gaz afin de contrôler le ralenti du moteur. L'ouverture des gaz doit être identique à celle représentée sur l'illustration. L'ouverture doit être comprise entre 1 et 1,5mm pour l'ouverture la plus large. Le ralenti deviendra adéquat lorsque le moteur sera chaud. Utilisez toujours la vis de ralenti pour régler le ralenti moteur.

Réglage de la vis de reprise
Cette vis ajuste la carburation à faible vitesse. La vis de reprise est située dans l'extrémité du carburateur, à l'intérieur de la commande des gaz.

Page 7
Cette vis régule la quantité de carburant qui entre dans le moteur lorsque ce dernier est au ralenti ou fonctionne à bas régime. Ce réglage va faciliter le ralenti et donner des accélérations à mi régime. Réalisez ce réglage avec les gaz coupés, après avoir effectué au préalable le réglage du ralenti. Tournez avec douceur la vis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'à ce que cette dernière soit bloquée par sa butée. Faites très attention : il est difficile de savoir lorsque la vis est arrivée en butée. Ne vissez pas trop la vis sous peine d'endommager l'aiguille. Maintenant tournez la vis du ralenti dans le sens inverse des aiguilles d'une montre de : 1,75 tour.

Eteindre le moteur
Avant de démarrer le moteur, il est important de savoir comment l'éteindre. La méthode la plus appropriée est de pincer et de maintenir la durite de carburant pincée lorsque le moteur est au ralenti et cela jusqu'à ce que le moteur cale.

DEMARRAGE DU MOTEUR
Avant de démarrer votre moteur pour la première fois, assurez-vous d'avoir lu toutes les instructions et précautions de ce manuel. Suivez scrupuleusement les instructions de rodage réservoir par réservoir du prochain paragraphe et assurez-vous de les avoir comprises avant de démarrer votre moteur.
Votre moteur doit être à température ambiante (21°C) ou plus la première fois que vous démarrez. S'il fait plus froid à l'extérieur, videz le carburant et gardez votre Nitro Stampede à l'intérieur jusqu'à ce que vous soyez prêt à le démarrer, ensuite allez à l'extérieur. Il n'est pas recommandé de faire rouler le modèle par des températures proches de 0°C ou négatives.
1. Allumez la radio.
2. Assurez-vous que la gâchette des gaz est au neutre.
3. Connectez le boitier de contrôle ES START.
4. Appuyez sur le bouton de démarrage par impulsions courtes de 2 secondes et surveillez l'arrivée de carburant dans la durite vers le carburateur. Surveillez avec attention, le carburant va vite. Si le carburant n'arrive pas dans la durite dans les 5 secondes, amorcez le moteur en appuyant brièvement (1 à 2s) sur la sortie d'échappement avec votre doigt jusqu'à ce que le carburant soit visible dans la durite. Surveillez avec attention. Si le moteur est amorcé trop longtemps, il sera « noyé » et se bloquera.
5. Une fois que le carburant a atteint le carburateur, le moteur doit démarrer rapidement et rester au ralenti.
6. Déconnectez le boitier EZ START du modèle.
7. Commencez le rodage.
8. Ne faites pas tourner le moteur sans charge (roues en l'air).

Rodage du moteur (très important !)
Une fois votre moteur démarré, celui-ci doit être rodé. La clé du rodage de votre moteur est la patience. En effet le temps de rodage peut prendre entre 1 heure et 90 minutes. Pendant cette période de rodage, il se peut que votre moteur fonctionne mal, avec des symptômes comme des ratées, des réactions incohérentes et l'encrassage des bougies. N'abandonnez pas ! Ce ne sont que des symptômes liés à la phase de rodage rencontrés par tous les nouveaux moteurs. Ils disparaîtront une fois la période de rodage passée. Gardez-le en fonctionnement, avec les gaz ouverts mais suffisamment fermés pour ne laisser passer qu'un filet de gaz. Ensuite accélérez soudainement puis relâchez les gaz même si cela peut faire caler le moteur lorsqu'il revient au ralenti. Résistez à la tentation de régler le moteur pour accroître ses performances et/ou pour étendre son autonomie lorsque les gaz sont complètement ouverts. Après un quatrième réservoir de carburant, votre patience sera récompensée avec des performances affirmées et constantes.

Pendant le rodage…
• Les carburants « spécial rodage » ne sont pas nécessaires.
• Pilotez le modèle sur une surface lisse et dure.
• Si possible, évitez de rouler lorsque les températures sont trop chaudes et par temps de pluie.
• Tournez la vis pointeau (aiguille) dans le sens des aiguilles d'une montre pour appauvrir le mélange et dans le sens inverse pour l'enrichir.
• Evitez de vider complètement le réservoir sous peine d'endommager la bougie. Un niveau de carburant trop bas appauvrit le mélange du carburant.
• Conservez à proximité des bougies de rechange. Etant donné que le mélange est assez riche pendant le rodage, cela peut générer la formation de dépôts sur la bougie et causer sa perte.

Le premier plein
Pilotez le Nitro Stampede sur une surface plane et pavée dans une configuration ovale. Ce type de tracé vous permettra naturellement de faire varier votre vitesse sur une large plage de régimes. Pendant cette phase de rodage, faites varier lentement la course de la gâchette de l'émetteur pour éviter que le moteur ne cale. L'objectif est de le maintenir en fonctionnement. Le réglage du mélange de carburant peut nécessiter une légère correction en fonction de l'altitude et de la température du lieu où le véhicule évolue. Pour savoir si un moteur tourne trop riche (volume important de carburant coulant dans le moteur), observez les conditions suivantes :
1. Le moteur doit accélérer lentement, avec des ratés.
2. Il doit y avoir une fumée bleue épaisse qui s'échappe du résonateur.
3. Si les conditions ci-dessus ne sont pas observées, dévissez de 15° la vis pointeau puis refaites un test.
4. Ne faites par tourner le moteur lorsque les roues ne sont pas en contact avec le sol. En effet des accélérations sans contrainte (résistance) peuvent endommager le moteur comme la casse d'une bielle par exemple. A la fin du premier réservoir, arrêtez le moteur et laissez le refroidir pendant 5 à 10 minutes avant de recommencer.

Les 3 réservoirs suivants
Eteignez le moteur et laisser le refroidir pendant 5 à 10 minutes puis refaites le plein. Vissez la vis pointeau de 15°. Mettez sous tension le système radio et redémarrez le moteur. Continuez à piloter sur votre piste ovale en faisant varier la vitesse jusqu'à ce que le deuxième réservoir se vide. Répétez cette étape pour les réservoirs 3 et 4.
Important : La vis pointeau doit être ouverte au minimum de deux tours par rapport à sa butée (voir l'illustration). De plus assurez-vous que le moteur soit bien refroidi entre chaque réservoir.

Réglage riche (réservoir n°1), pointeau dévissé à 2,5 tours
Réservoir n°2
Réservoir n°3
Réservoir n°4
Légèrement riche
Ajustement de la vitesse de pointe. Ce réglage peut varier en fonction de chaque moteur.
Réglage convenable, performance à 90%
Position maximale d'appauvrissement
2 tours dévissés

PRECAUTIONS DE PILOTAGE
• Le système radio n'est pas étanche. Evitez de faire rouler le véhicule dans des flaques, de l'herbe mouillée, ou de la boue. L'eau pourrait endommager l'électronique.
• Ne faites pas fonctionner le Nitro Stampede avec des batteries qui sont vides. Une fois que les batteries ont atteint une certaine tension, vous perdrez le contrôle du modèle et celui-ci continuera à évoluer dans la direction et la vitesse qui ont été transmis en dernier par l'émetteur. Lorsque la tension des batteries est faible, les servos fonctionnent lentement. Une Led située sur l'émetteur clignote en rouge pour indiquer que la tension des batteries est faible.
• Ne pilotez pas le Nitro Stampede pendant la nuit, sur la voie publique, ou à proximité de la foule.
• Si le truck est obstrué, ne continuez pas à faire tourner le moteur. Retirez tous les objets qui font obstruction avant de continuer à le faire fonctionner de nouveau.

• Ne tentez pas de pousser ou de remorquer des objets avec le Nitro Stampede.
• Le modèle est contrôlé par radio. Le système radio peut être assujetti à des interférences générées par différentes sources. Les interférences peuvent provoquer la perte de contrôle du modèle. C'est pourquoi accordez-vous une marge de sécurité autour du véhicule pour éviter tous risques de collision.
• Faites preuve de bon sens lorsque vous pilotez votre modèle réduit.
Pilotez intentionnellement d'une manière abusive et agressive aura pour conséquence la casse de pièces détachées et des résultats très en déca des capacités du Nitro Stampede.

Page 8
REGLAGES DE VOTRE MOTEUR
Les performances de votre moteur dépendent du réglage du mélange air/carburant. Tournez le pointeau principal sens horaire pour appauvrir le mélange, et sens anti horaire pour enrichir le mélange. En appauvrissant le mélange, cela augmente la puissance jusqu'aux limites mécaniques du moteur. **Ne jamais faire tourner un moteur trop pauvre (carburant insuffisant). Ne jamais appauvrir un moteur jusqu'au moment où il cale.** Appauvrir le moteur au-delà de la limite de sécurité permise donne de mauvaises performances et cause des dommages certains. Les symptômes d'un appauvrissement excessif sont :
• Coupure moteur ou perte de puissance à l'accélération. • Surchauffe (température au-delà de 130°Cau niveau de la bougie).
• Peu ou pas de fumée bleue au niveau de l'échappement.
Si l'un de ces symptômes apparait, arrêtez immédiatement le moteur et enrichissez le d'environ ¼ de tour au pointeau principal. Le moteur sera certainement trop riche avec ce réglage et vous pourrez affiner de nouveau. Effectuez les réglages de performance en commençant riche et en appauvrissant jusqu'au réglage idéal. Il doit toujours y avoir une légère fumée bleue sortant de l'échappement.

Avant de régler, un moteur doit chauffer à sa température normale de fonctionnement et être légèrement riche. Les réglages finaux doivent être effectués sur le moteur lorsqu'il est à température de fonctionnement. Vous pouvez constater qu'un moteur est riche quand il a les symptômes suivants :
• Accélération molle avec beaucoup de fumée bleue à l'échappement.
• Carburant non brûlé à l'échappement.
• En appauvrissant le mélange avec le pointeau principal, on augmente les performances.

REGLAGE DU POINTEAU PRINCIPAL (HAUTE VITESSE)
Avec un moteur chaud et tounant riche, appauvrissez progressivement le mélange au pointeau principal par 1/16 de tour. Effectuez plusieurs passages à haute vitesse après chaque réglage pour vérifier le moteur et noter les changements en performance. Si l'un des symptômes suivant apparait, le mélange est au-delà des limites de sécurité de l'appauvrissement :
1. Il n'y a plus d'amélioration des performances.
2. Le moteur commence à se couper à haute vitesse.
3. Perte de puissance soudaine durant l'accélération.
4. Le moteur commence à surchauffer. Les symptômes d'une surchauffe sont :
   • de la vapeur ou fumée venant du moteur (pas de l'échappement) • accélération hésitante ou calage durant l'accélération
   • détonation ou cliquètement à la décélération • ralenti instable
   • mesure de température supérieur à 148°C au niveau de la bougie

Si l'une des conditions mentionnées ci-dessus se produit, c'est que le mélange de carburant est réglé trop sec. Pour obtenir un réglage qui soit optimal, enrichissez le mélange de carburant en dévissant par 1/8 de tour le pointeau principal puis réalisez de nouveau un essai. Ce réglage permettra au moteur d'accroître sa durée de vie.

REGLAGE DU RALENTI
Une fois que le pointeau principal (haute vitesse) et le pointeau de richesse (basse vitesse) ont été réglés, réduisez la vitesse de ralenti jusqu'au minimum fiable. Souvenez-vous que ce réglage doit être effectué à la température normale de fonctionnement du moteur.
1. Réglez le trim des gaz de l'émetteur de sorte que les freins fonctionnent (repérez la position d'origine). Cela assure que le boisseau du carburateur est en contact avec la vis de ralenti.
2. Dévissez la vis de ralenti pour réduire le régime, ou vissez la pour augmenter le régime de ralenti. Le régime de ralenti doit être réglé aussi bas que possible tout en maintenant stabilité et la fiabilité.
3. Il est très important de réaliser plusieurs lignes droites à grande vitesse avec le Nitro Stampede entre chaque réglage afin d'évacuer l'excédent de carburant. Une fois les essais réalisés, pincez la durite à carburant pour stopper le moteur. Si le moteur a été au ralenti pendant un long moment, il se peut qu'il se soit gaver de carburant et qu'il ne cale pas directement lorsque vous pincerez la durite à carburant.
4. Si le moteur tourne plus de 3 secondes, appauvrissez le pointeau de richesse de 1/16 de tour. Effectuez de nouveaux passages à haute vitesse et effectuez de nouveau le test.
5. Si le moteur s'arrête immédiatement sans accélérer, alors, enrichissez le pointeau de richesse de 1/8 de tour. Effectuez de nouveaux passages à haute vitesse et effectuez de nouveau le test.
6. Si le moteur a un trou lorsque vous accélérez brusquement, c'est que le réglage de la vis de reprise est trop appauvri. Ouvrez la vis de reprise par 1/8 de tour, faites plusieurs lignes droites à grande vitesse et testez de nouveau.
7. Lorsque la vis de reprise est réglée correctement, le moteur doit accélérer immédiatement après chaque sollicitation.

REGLAGE DU RALENTI
Une fois que le pointeau principal (haute vitesse) et le pointeau de richesse (basse vitesse) ont été réglés, réduisez la vitesse de ralenti jusqu'au minimum fiable. Souvenez-vous que ce réglage doit être effectué à la température normale de fonctionnement du moteur. Utilisez toujours la vis de ralenti pour régler le ralenti du moteur.
1. Lorsque le servo des gaz est au neutre, le boisseau du carburateur doit être en appui sur la vis de réglage du ralenti.
2. Dévissez la vis de ralenti pour réduire le régime, ou vissez la pour augmenter le régime de ralenti. Le régime de ralenti doit être réglé aussi bas que possible tout en maintenant stabilité et la fiabilité.

REGLAGE PRECIS DU CARBURATEUR
Après avoir réglé votre moteur à la fin de la procédure de rodage, il n'y a pas besoin de réglages importants du mélange. Notez la température, l'humidité, la pression atmosphérique lorsque vous avez terminé de régler avec précision votre moteur. Les conditions météorologiques peuvent être trouvées sur le WEB ou les télévisions locales. Ces informations doivent être considérées comme la base de vos réglages.
Vous pouvez avoir besoin de régler votre carburateur pour compenser des changements de température ou de pression atmosphérique (densité de l'air) jour par jour. Habituellement vous devez enrichir le mélange lorsque le temps est plus frais que la base de vos réglages, et la densité de l'air supérieure. Appauvrissez le mélange lorsque le temps est plus chaud que la base de vos réglages, et la densité de l'air inférieure. Le tableau fournit des informations générales sur la manière dont les conditions météorologiques affectent la densité de l'air lorsqu'elle augmente ou diminue par rapport à la base de vos réglages.

Si..		Alors la densité est	Réglez le mélange pour être
Si l'humidité est	Plus faible	Légèrement plus forte	Légèrement plus riche
	Plus forte	Légèrement plus faible	Légèrement plus pauvre
Si la pression atmosphérique est	Plus faible	Moins dense	Plus pauvre
	Plus forte	Plus dense	Plus riche
Si la température est	Plus faible	Plus dense	Plus riche
	Plus forte	Moins dense	Plus pauvre
Si l'altitude est	Plus faible	Plus dense	Plus riche
	Plus forte	Moins dense	Plus pauvre
Si le pourcentage de Nitro est	Plus faible	-	Plus pauvre
	Plus forte	-	Plus riche

Page 9

REGLAGE DU MOTEUR GRACE A LA TEMPERATURE

Les procédures suivantes nécessitent l'emploi d'une sonde de température infra-rouge ou d'une sonde de température embarquée TRAX6521. La température moteur peut être une aide aux réglage efficace lorsque vous avez compris la relation entre température ambiante et température du moteur.

La température de fonctionnement du moteur, lorsqu'il est réglé pour des performances optimales, varie suivant les conditions atmosphériques, la charge sur le moteur, la précision des appareils de mesure et bien d'autres facteurs. La condition météorologique qui a le plus d'influence sur la température de fonctionnement du moteur est la température de l'air.

Attendez-vous à ce que la température du moteur varie presque dans la proportion directe à la température de l'air. En supposant que vous réglez votre moteur pour la même performance maximale chaque jour, le moteur tournera environ 20° plus chaud lorsque la température est de 40°C à l'extérieur que si elle était de 20°. Pour cette raison nous ne pouvons pas vous donner une plage de température qui vous indiquerait le meilleur réglage.

Lorsque le moteur est réglé, surveillez la température.Une sonde de température peut vous aider au réglage en vous donnant une indication sur la manière dont les rélgages influent sur le moteur, et vous évitez d'atteindre des températures excessives. Par exemple, lorsque vous appauvrissez le mélange, les performances augmentent ainsi que la température.

Si vous continuez à appauvrir le mélange et que la température augmente, mais les performances stagnent, vous avez atteint le réglage pauvre de sécurité maximum. Notez la température de votre moteur.

La température de votre moteur pourra dépasser les 150°C si vous le régler afin de maximiser ses performances. Dans ce cas-là, essayez d'augmenter la ventilation en découpant l'arrière de la carrosserie et le pare-brise. Si vous ne pouvez diminuer la température, alors ouvrez légèrement le pointeau principal pour enrichir le mélange.

Ajuster le pincement

Les spécificités de la géométrie et de l'alignement jouent un rôle important dans la tenue de route et la maniabilité de votre modèle. Accordez-vous du temps pour effectuer ces réglages correctement. Réglez au neutre le trim de direction sur votre émetteur. Maintenant, ajustez votre servo et les biellettes afin que les deux roues soient droites et parallèles l'une par rapport à l'autre (0 degré de pincement). Ce qui vous assurera la même proportionnalité à tourner dans les deux directions. Si vous êtes déréglés, le servo des gaz doit alors être remis au neutre (voire page 10). Pour augmenter la stabilité, mettre 1° à 2° de pincement sur chaque roue avant. Utilisez les biellettes pour effectuer le réglage.

Ajuster le carrossage

L'angle de carrossage des roues avant et arrière peut être réglé avec les biellettes de carrossage (tendeurs supérieurs). Pour régler le carrossage avec précision, utilisez un carré ou un triangle à angle droit. Réglez les roues avant avec 0° de carrossage (la roue perpendiculaire au sol). A l'arrière réglez les roues avec 1° à 2° de carrossage négatif. Ces réglages doivent être effectués avec le véhicule positionné à sa hauteur de châssis normale.

REGLAGES FIN DES AMORTISSEURS

Les 4 amortisseurs du Nitro Stampede ont la plus grande influence sur la tenue de route. Que vous effectuiez un remontage de vos amortisseurs, ou changiez les pistons, les ressorts ou l'huile, cette opération doit être effectuée avec précautions et par paires. (avant ou arrière). Le choix du piston dépend de la disponibilité des huiles que vous avez. Par exemple, utilisez un piston avec 2 trous avec une huile souple vous donnera le même amortissement qu'utiliser un piston avec 3 trous et une huile plus dure. Nous vous recommandons d'utiliser le piston à 2 trous avec des huiles de viscosité de 10W à 50W (disponible chez votre détaillant). Les huiles de faible viscosité (30W ou moins) passe plus facilement et sont plus constantes alors que les huiles plus épaisses procurent un amortissement supérieur. **N'utilisez que des huiles 100% silicone pour augmenter la durée de vie des joints.**

La garde au sol du Nitro Stampede peut être réglée en ajoutant ou rebranchant des cales de précontrainte sur les ressorts. A la place d'ajouter des cales de précontrainte pour augmenter la dureté des suspensions, utilisez des ressorts plus durs. Ajustez la garde au sol de façon à ce que les triangles soient parallèles au sol. Observez la manière dont le Nitro Stampede se comporte dans les virages. Si la roue du train arrière se lève dans un virage serré, alors durcissez la suspension avant. Si la roue du train avant se lève dans un virage serré, alors durcissez la suspension arrière. Une mise au point correctement effectuée apportera de la stabilité et évitera au véhicule de faire des tonneaux.

$$\frac{\text{Nombre de dents de la couronne principale}}{\text{Nombre de dents de la cloche d'embrayage}} \times 2{,}81 = \textbf{ratio final de transmission}$$

Le Nitro Stampede est livré avec une couronne de 70 dents et une cloche d'embrayage de 20 dents. Cette combinaison fournit le meilleur compromis entre accélération et vitesse de pointe. Si vous souhaitez plus d'accélération et ainsi diminuer la vitesse de pointe, vous devrez utiliser une cloche dotée de moins de dents (quelques dents en moins). Pour accroître la vitesse de pointe, vous devrez utiliser une cloche dotée de plus de dents.

Page 10

Changer la cloche d'embrayage et la couronne

Retirez la durite et le coude d'échappement. Enlevez le démarreur électrique. Dévissez les quatre vis 3x8mm qui maintiennent les plaques d'ajustement du support moteur.

Retirez les écrous nylon de 4mm et enlevez le ressort monté sur le slipper. Faites en sorte d'enlever le slipper dans son intégralité en maintenant ensemble et sous pression les disques à l'aide de votre index et de votre pouce.

Retirez le large circlip situé à l'extrémité de l'axe de la cloche d'embrayage. Enlevez les roulements à billes et installez-les au sein de la nouvelle cloche d'embrayage. Réinstallez la cloche et le circlip.

Remarque : Une cloche plus petite nécessite des roulements de plus petit diamètre. Référez-vous au listing des pièces détachées pour connaître les dimensions des roulements compatibles. Réinstallez la couronne sur l'extrémité de l'axe et fixez-la à l'aide d'un écrou de 4mm.

Faites glisser une fine feuille de papier entre la couronne et la cloche d'embrayage. Poussez la cloche d'embrayage contre la couronne et vissez les vis 3x8mm pour ajuster l'espace entre les deux. Enlevez la feuille de papier ; l'entre-dents doit être correctement agencé.

MISE AU NEUTRE DES SERVOS

Que votre système de radiocommande ait été déposé pour réparation ou entretien, les servos doivent être centrés au neutre avant de réinstaller votre système. Si votre radiocommande est déjà installée dans votre modèle, démontez les palonniers des servos.

Branchez le servo de direction sur le canal 1 du récepteur et le servo des gaz sur le canal 2. Le fil noir de chaque prise de servo doit se trouver sur le bord extérieur du récepteur. Branchez le câble du porte pile sur le connecteur BATT du récepteur. Le fil rouge est positif et le fil noir est négatif.

Mettez des piles neuves dans l'émetteur et allumez-le.

Mettez le bouton trim de direction au centre. Mettez des piles AA neuves dans le porte pile du récepteur et mettez l'interrupteur sur marche. Les servos vont automatiquement rejoindre la position neutre (centre).

Coupez l'alimentation de la réception puis l'émetteur. Les servos sont prêts à être installés. Attention à ne pas déplacer l'axe des servos en réinstallant les palonniers de servo.

PROCEDURE D'ENTRETIEN APRES UTILISATION

Vous devez effectuer une procédure d'entretien après utilisation sur votre moteur TRAXXAS lorsque le modèle va être stocké pour une dur »e supérieure à quelques heures. Préparer votre moteur pour le stockage sera récompensé par une durée de vie accrue, des démarrages facilités, et de meilleures performances. Lorsqu'un moteur nitro est arrêté, du carburant non brûlé reste dans le carter du moteur. Le méthanol est un produit hydrophile ce qui signifie qu'il absorbe l'humidité. Cette humidité peut engendrer de la rouille sur les parties métalliques (vilebrequin, roulements, axe de piston et arbre de démarrage) si le carburant n'est pas enlevé. Il existe des huiles AFTER RUN chez votre détaillant ou vous pouvez utiliser du WD40, produit d'entretien courant. Pour assurer une bonne

protection interne contre la corrosion de votre moteur, utilisez la procédure suivante :

1. Lorsque cela est possible, arrêtez votre moteur en pinçant la durite. Cela permet à la plus grande partie du carburant d'être consommée par le moteur. Assurez-vous que les gaz soient au ralenti. Vous devez pincer la durite pendant plusieurs secondes avant que le moteur s'arrête.
2. Videz complètement le réservoir. Utilisez votre pipette pour aspirer le carburant. Ne mélangez pas le vieux carburant avec du carburant neuf. Si vous laissez du carburant dans votre réservoir, lors du transport de votre modèle, vous pourriez introduire du carburant dans votre moteur.
3. Avec le réservoir vide, et les gaz au ralenti, essayez de démarrer votre moteur. Votre moteur tournera quelques secondes en consommant le carburant restant dans le carter et les durites.
4. Une fois que le moteur est arrêté, nettoyez l'extérieur avec un compresseur et du nettoyant moteur. Une fois le moteur propre et sec, débranchez le fil de la bougie, démontez la bougie et le filtre à air.
5. Ouvrir le carburateur plein gaz et injectez une giclée de WD40 dans le carburateur et dans l'orifice de la bougie (ATTENTION : Portez des lunettes de sécurité pour éviter d'avoir du produit dans les yeux). Si vous utilisez une huile AFTER RUN, suivez les instructions du fabricant.
6. Placez un bouchon en papier ménager dans l'orifice du carburateur et de la bougie pour récupérer le WD40 ou l'huile qui pourrait sortir par les orifices.
7. Connectez votre EZ Start au modèle et faîtes tourner le moteur pendant 10 secondes.
8. Enlevez les bouchons en papier et recommencez les étapes 5 à 7 encore 2 fois.
9. Nettoyez et huilez le filtre à air pour qu'il soit prêt pour la prochaine fois
10. Installez la bougie, le fil d'alimentation et remettez en place votre filtre à air.

ENTRETIEN ET STOCKAGE

Votre Nitro Stampede nécessite une maintenance régulière pour rester au sommet de ses performances. **Un entretien négligé permet à la poussière, dépôts et humidité de s'installer dans votre moteur, pouvant provoquer une panne moteur.** Les procédures suivantes doivent être exécutées très sérieusement.

Après chaque heure d'utilisation :

- Nettoyez et huilez le filtre à air. La procédure se trouve page 6. **Nous ne soulignerons jamais assez combien il est important de nettoyer votre filtre à air à intervalles régulier.** La propreté et l'état du filtre conditionne la durée de vie de votre moteur. Ne manquez pas l'entretien de votre filtre à air.
- Nettoyez l'extérieur de votre moteur, de la poussière accumulée, de l'huile et de la crasse. Une accumulation de crasse ne permet plus un bon refroidissement du moteur.

Après chaque séance d'utilisation :

- Pratiquez un entretien sur le moteur. Cela comprend un nettoyage du moteur, afin d'enlever les dépôts humides et corrosifs. **Cela est très important pour la vie de votre moteur. Lisez les instructions pour la procédure après utilisation.**
- Inspectez le véhicule pour constater les dommages évidents, ou l'usure.

1. Vérifiez les vis manquantes ou dévissées.
2. Recherchez les pièces tordues, cassées.
3. Surveillez les câblages électriques coupés ou débranchés.
4. Surveillez les durites percées ou pincées.
5. Surveillez les fuites de carburant.

AUTRE ENTRETIEN PERIODIQUE :

• La bielle : Elle doit être remplacée lorsque la chemise et le piston sont changés ou après environ 12 litres de carburant selon la première de ces 2 éventualités. Changez aussi l'axe de piston et son clip en G lors du remplacement de la bielle. Comme les autres composants internes du moteur, la durée de vie de la bielle dépend de l'utilisation du moteur et de la qualité et de la fréquence d'entretien de votre moteur.

• Patins de friction du slipper. Les patins de friction du slipper s'usent dans le temps et nécessitent un remplacement. La durée de vie des patins dépend de la manière dont le slipper est réglé et de l'utilisation du NITRO RUSTLER. Si le slipper ne se règle pas ou que vous constatez une usure sur les côtés de la couronne, alors les patins doivent être remplacés.

• Chemise/Piston : La durée de vie de l'ensemble chemise/piston dépend fortement de la manière dont est utilisé le moteur, et de son entretien. L'ensemble chemise/piston doit être remplacé lorsque leur étanchéité n'est plus efficace (perte de compression). Les symptômes sont : un moteur difficile à démarrer lorsqu'il est chaud, qui cale lorsqu'il est chaud ou lorsque les gaz sont mis au ralenti rapidement. Changez l'axe de piston et le circlip lorsque vous changez l'ensemble chemise/piston.

GUIDE DE DEPANNAGE DU MOTEUR

Le moteur ne démarre pas	1	3	7	25	8	16	13	14	21	26	19	35	36	32	
Le moteur de l'EZ-Start ne tourne pas	8	10	17												
L'EZ-Start tourne mais pas le moteur	11	12	37												
Le moteur démarre puis cale	16	21	24		26	25	27	32							
Le moteur est paresseux, ses performances sont médiocres	3	6	16	15	21			22	20		30	29	38	31	32
Le moteur surchauffe	3	4	5	6	21		23	25	26	33	34	31			
Le moteur s'engorge/il ne prend pas ses tours	1	2	16	21	23	25	26	27	20	28					
Le moteur cale lors d'une forte accélération	1	2	16	21				24	25	26					
Le moteur cale après un certain nombre de tours	1	2	27												
Le moteur cale lors d'une utilisation normale	1	2	3	16	25	26	27	21	20	32					

1. Plus de carburant ..... Faites le plein
2. Le niveau de carburant est faible ..... Remplissez le réservoir de carburant
3. Carburant impropre ou pollué..... Changez de carburant
4. Carburant contenant un taux de nitrométhane trop élevé ..... Utilisez un carburant avec un taux de nitrométhane moins élevé (page 2)
5. Carburant contenant une huile impropre ..... Utilisez un autre carburant d'un fabriquant recommandé (page 2)
6. Carburant de mauvaise qualité..... Utilisez un autre carburant d'un fabriquant recommandé (page 2)
7. Le moteur n'est pas amorcé..... Amorcez le moteur (page 7)
8. La batterie de l'EZ-Start n'est pas chargée ..... Utilisez une batterie chargée récemment (page 6)
9. Le câble de la prise de terre (jaune) de l'EZ-Start est défectueux ..... Nettoyez-le, tendez-le, ou remplacez-le
10. Le câble de l'EZ-Start se dénoue..... Vérifiez les branchements du moteur sur l'EZ-Start
11. Le roulement anti-retour du démarreur n'accroche pas ..... Retirez l'EZ-Start/Nettoyez ou remplacez le roulement (page 12)
12. Les pignons de l'EZ-Start sont endommagés..... Ecoutez le bruit suspect/ Remplacez les pignons/Moteur
13. Le câble d'alimentation de la bougie se détache ..... Fixez le connecteur sur le câble d'alimentation de la bougie
14. Le câble d'alimentation de la bougie est endommagé ..... Remplacez ou réparez le câble d'alimentation de la bougie
15. Une fuite est présente au niveau du joint de décompression de la bougie ..... Vérifiez le joint de décompression/ Vissez la bougie
16. La bougie est encrassée ou faible..... Vérifiez les deux Led s'illuminent lorsque le bouton de l'EZ-Start est pressé/ La Led « No glow plug » indique la bougie est défectueuse/Remplacez-la (page 10)
17. Le moteur est noyé..... Videz le moteur de son excédent de carburant (page 10)
18. Le moteur surchauffe..... Il faut permettre au moteur de refroidir – cherchez la cause de cette surchauffe
19. Echappement obstrué ..... Nettoyez les éléments qui encombrent l'échappement
20. Filtre à air obstrué ..... Nettoyez et remplacez les éléments du filtre à air
21. Carburateur mal réglé ..... Réglez le carburateur avec les réglages de ralenti d'usine (page 6)
22. Le pointeau principal est réglé trop riche ..... Appauvrissez le mélange du pointeau principal
23. Le pointeau principal est réglé trop pauvre ..... Enrichissez le mélange du pointeau principal
24. Le ralenti moteur est trop bas ..... Augmentez le ralenti moteur (page 8)
25. Le carburant ne s'écoule pas ..... Vérifiez les durites à carburant, que celles-ci ne soient pas pincées, ni obstruées. Vérifiez qu'il n'y ait pas de poussière qui bouche l'entrée à carburant du pointeau principal/Installez une nouvelle durite.
26. Présence de bulles d'air dans la durite à carburant ..... Amorcez le moteur pour forcer l'air à s'évacuer/ Vérifiez qu'il n'y ait pas de trous et de fuites dans la durite
27. Pression dans le réservoir insuffisante ..... Remplacez la prise de pressurisation (entre le résonateur et le réservoir)/Nettoyez l'obstruction dans la durite/Vérifiez l'écoulement entre en entrée et sortie du réservoir/Vérifiez le joint situé sur le bouchon du réservoir
28. Le moteur surchauffe ..... Permettez au moteur de refroidir/Trouvez la cause de cette surchauffe
29. Le moteur est en sur régime ..... Utilisez un ratio de transmission qui soit plus bas (page 8)
30. L'embrayage de la cloche patine ..... Remplacez les masselottes (voir le paragraphe sur la réparation, page 13)
31. La transmission saute ..... Localisez l'élément défectueux et réparez-le
32. Le moteur est excessivement usé ..... Réparez-le ou remplacez-le (page 12)
33. La ventilation est la culasse est obstruée ..... Découpez des trous de ventilation dans la carrosserie (dans le parebrise)
34. Le moteur fait face à trop de contrainte ..... Vérifiez la transmission
35. Un ressort des masselottes d'embrayage est cassé ..... Remplacez le ressort de la masselotte d'embrayage
36. Le volant moteur se desserre ..... Remplacez l'écrou du volant moteur (page 13)
37. Le pignon moteur de l'EZ Start est grippé ..... Remplacez le moteur de l'EZ Start

DIAGNOSTIQUE DES PANNES DE MOTEUR

Libérer le moteur noyé

Si votre moteur est annoncé durant trop longtemps durant un démarrage, il peut alors devenir noyé par le carburant. Lorsque le moteur est noyé, il ne tourne plus, dû à l'excès de carburant dans la chambre de combustion empêchant le déplacement du piston. Effectuez la procédure suivante pour libérer votre moteur.

1. Enlevez le fil bleu de la bougie.
2. Enlevez la bougie et son joint à l'aide de la clé à bougie fournie, une clé de 5/16 ou de 8mm convient aussi.
3. Retournez le modèle, moteur vers le bas et connectez le boîtier EZ Start.
4. Appuyez sur le bouton de l'EZ Start pendant quelques secondes pour vider le moteur du carburant en excès. Ne regardez pas dans le trou de la bougie pendant que le moteur tourne ou vous pourriez projeter du carburant sur votre figure.
5. Retournez votre modèle et réinstallez la bougie et son joint.
6. Reconnectez le câble bleu de la bougie.
7. Enlevez l'un des fils du moteur de démarrage l'EZ start.
8. Pressez le bouton de l'EZ-Start pendant quelques secondes. Cela va alimenter la bougie et évacuer le trop plein de carburant.
9. Connectez le boîtier EZ Start.
10. N'amorcez pas le moteur, mettre les gaz à mi-gaz et appuyez sur le bouton de l'EZ Start. Votre moteur doit démarrer instantanément.

Bougies

La bougie située dans votre moteur est un consommable qui doit être remplacé régulièrement pour maintenant les performances au top et faciliter les démarrages. Pour tester l'étanchéité d'une bougie, mettez quelques gouttes de carburant sur la base d'une bougie lorsque le moteur est froid. Lorsque le moteur est en fonctionnement, observez les bulles autour de la bougie. Si le joint n'est plus étanche, vissez la bougie ou remplacez le joint de décompression.

Si la bougie ne s'illumine plus, c'est que celle-ci n'est plus en bon état ou qu'elle est hors d'usage. Cependant les performances d'une bougie peuvent être déjà fortement dégradées avant même que celle-ci ne rende l'âme. **La seule façon d'être sûr est de tester une bougie douteuse et de la remplacer par une nouvelle si besoin est.**

Vous pouvez observer la bougie en la démontant et en la plaçant contre la culasse tout en appuyant sur le bouton EZ-Start. La bougie ne doit pas s'illuminer tant qu'elle n'est pas en contact avec le moteur. Les bougies peuvent être endommagées par des particules dans la chambre de combustion ou lorsque le mélange de carburant est excessivement appauvri.

Page 12

Traxxas commercialise trois bougies. La bougie standard chaude (référence : TRX3230) est la bougie de remplacement pour les moteurs type Pro 15. La bougie optionnelle « super résistante » (référence : TRX3232) a une durée de vie plus importante. Cependant elle délivre une température médium et de ce fait les performances sont moindres.

Carburateur

La poussière est le principal ennemi de votre carburateur. Si vous remarquez un changement brusque dans le mélange de carburant (appauvri) et dans les performances de votre modèle, vous avez certainement de la poussière de logée dans le carburateur. Pour déloger une particule de poussière de votre carburateur, essayez de visser complètement le pointeau principal puis dévissez-le de nouveau pour retrouver le réglage initial. Si le moteur ne fonctionne toujours pas correctement, démontez le pointeau et amorcez le moteur afin de faire pénétrer le carburant dans le carburateur. Revissez le pointeau et réglez-le pour qu'il retrouve son réglage initial. A ce stade-là, le moteur est noyé : veuillez donc suivre la procédure pour évacuer le surplus de carburant. Si cette procédure ne solutionne pas le problème, c'est que le carburateur nécessite d'être démonté et nettoyé avec de l'alcool dénaturé. Ne soufflez pas dans l'entrée d'air du carburateur et/ou à travers les durites. Le carburant et les solvants sont extrêmement toxiques.

Pour éviter que ce problème ne se représente de nouveau, montez un filtre à carburant sur la durite, entre le réservoir et le carburateur.

Piston bloqué au point mort haut (PMH)

Le « point mort haut » est la position où se trouve le piston au point le plus haut de sa course dans un cylindre. Il se peut qu'occasionnellement un moteur reste collé dans cette position. Cela arrive fréquemment sur les nouveaux moteurs pendant leur rodage, mais cela peut survenir également à d'autres moments. Si le moteur reste collé en PMH, utilisez la procédure ci-dessous pour libérer le piston de la chemise :

1. Démontez la bougie en utilisant l'outil fourni ou un tournevis avec une douille de 8mm, et vérifiez que le piston est bien en haut de sa course.
2. Utilisez un tournevis plat pour faire tournevis le volant d'embrayage. Faites passer le tournevis dans l'une des gorges du volant et poussez-le vers le bas. Placez-vous face au volant et faites le tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Le volant doit tourner, débloquant le piston de la chemise.
3. Mettez 2 ou 3 gouttes d'huile de coude à travers le pas de vis de la bougie afin de lubrifier le piston et la chemise. Ne mettez pas trop d'huile, cela pourrait verrouiller le moteur. Vérifiez que le démarreur fasse bien tourner le moteur sans la bougie de montée.
4. Faites tourner le volant moteur pour mettre le piston dans la position point mort bas et remontez la bougie et son joint de décompression. Rebranchez le câble bleu d'alimentation de la bougie.
5. Vous devriez être capable de démarrer le moteur avec l'EZ-Start.

Page 13

Remontez le moteur

ETAPE 1

Dévissez l'écrou de 4mm de l'extrémité du résonateur. Déboîtez le résonateur du coude arrière.

ETAPE 2

Démontez le câble bleu de la bougie. Débranchez la durite de l'arrivée d'essence du carburateur et de la prise de pressurisation du résonateur. Déconnectez les câbles rouge et noir du moteur EZ-Start.

ETAPE 3

Retirez le démarreur EZ-Start en dévissant les trois vis 3x8mm.

ETAPE 4

Utilisez un tournevis hexagonal de 2,5mm pour démonter le câble terre du support moteur. Enlevez le faisceau de l'EZ-Start.

ETAPE 5

Utilisez un tournevis hexagonal de 2,5mm pour dévisser les trois vis 3x10mm du support moteur.

ETAPE 6

Retirez le moteur du châssis. Faites pivoter le moteur de façon à ce que la tringlerie de la commande des gaz se déboîte du palonnier.

ETAPE 7

Dévissez les vis 3x23mm pour libérer le coude du moteur. Enlevez le coude avec précaution pour éviter d'endommager le joint.
Pour séparer le moteur de son support, dévissez les quatre vis 3x8mm.

ETAPE 8

Extraire le carburateur n'est pas nécessaire pour remonter le moteur, à moins que vous deviez remplacer les roulements internes du moteur. Retirez le carburateur en dévissant l'écrou de 3mm puis tirez le carburateur.

Changer l'ensemble chemise piston

ETAPE 9

Utilisez un tournevis à douille 5/16 pour démonter la bougie et son joint de compression.

ETAPE 10

Utilisez une clé Allen de 2,5mm pour démonter de la culasse les quatre vis 3x12mm. Déboîtez la culasse avec précaution et libérez-la de la chemise. Remarquez qu'il y a la présence d'un joint en aluminium très fin. Nous recommandons de remplacer ces joints par des nouveaux lors du remontage.

ETAPE 11
Retirez le bouchon de carter et l'axe de démarrage. Remplacez le joint du bouchon de carter par un nouveau lors du remontage.

ETAPE 12
Le piston et la chemise font partis d'un ensemble appairé. Lorsque le piston et la chemise sont démontés, ils doivent être remontés dans le même sens. Utilisez un cutter de modélisme pour réaliser une petite marque pour indiquer la localisation du piston avec la chemise.

Page 14
ETAPE 13
Tirez la chemise de manière rectiligne et sortez-la du carter. Si la chemise ne bouge pas, faites tourner le vilebrequin jusqu'à libérer la chemise.

ETAPE 14
Tournez le vilebrequin jusqu'à son point mort bas. Déboîtez avec précaution la bielle de la tétine du vilebrequin. Utilisez une pince pour réaliser cette opération.

ETAPE 15
Retirez le piston et la bielle par la partie supérieure du carter moteur.

ETAPE 16
Pour démonter le piston de la bielle, utilisez un outil muni d'une pointe pour extraire le clip « G » en métal situé sur le côté du piston. Ne réutilisez pas ce vieux clip « G ». Lorsque vous réinstallez le piston, utilisez un nouveau clip « G » fourni.

Démontage de la cloche et du volant d'embrayage
ETAPE 17
Il n'est pas nécessaire de retirer l'ensemble de la cloche d'embrayage à moins que vous deviez réaliser un entretien de la cloche, du vilebrequin ou des roulements moteur. Utilisez l'extrémité d'un petit tournevis plat pour retirer le circlip « E » qui maintient la cloche d'embrayage.

ETAPE 18
Retirez la cloche d'embrayage et les masselottes. Remarquez la présence de deux rondelles de 5x8mm, une de chaque côté de la cloche. Vérifiez les masselottes afin de voir si celles-ci sont fissurées ou usées de façon excessive autour de leur point de fixation. Si les masselottes sont usées au niveau des contacts des ressorts alors c'est qu'elles doivent être remplacées.

ETAPE 19
Maintenez le volant moteur avec une pince (une pince multiprise est plus efficace). Retirez l'écrou moteur avec un tournevis à douille de 10mm. Maintenez le moteur dans un étau et frappez le volant avec un maillet (caoutchouc ou bois). Plusieurs coups peuvent être nécessaires pour libérer le volant du cône.

ETAPE 20
Le volant et le cône doivent s'extraire du vilebrequin avec douceur.

ETAPE 21
Retirez le vilebrequin en le tirant de façon rectiligne du carter.

ETAPE 22
Les roulements sont encastrés dans le carter. Pour les extraire, le carter doit être chauffé avec un chalumeau ou une torche. Le carter va se dilater avec la chaleur et les roulements vont se libérer. Pour éviter de brûler ou d'endommager le carter, ne tenter pas d'extraire les roulements. Nettoyez les roulements en rinçant avec de l'alcool dénaturé puis mettre une ou deux gouttes d'huile « after-run ».

ETAPE 23
Avant d'installer une nouvelle bielle, vous pouvez accroître la durée de vie de la bielle en polissant la tétine du vilebrequin. Utilisez un papier de verre avec un grain de 1200 pour supprimer les rayures de surface puis appliquez du polish sur la tétine du vilebrequin afin de la faire briller légèrement. Rincez avec de l'alcool dénaturé puis lubrifiez avec de l'huile « after run ».

ETAPE 24
Utilisez un papier de verre avec un grain de 1200 et du polish sur l'axe de piston. Rincez avec de l'alcool dénaturé et lubrifiez avec de l'huile « after-run ».

Page 15
ETAPE 25
Pour assembler la bielle et le piston, placez une goutte d'huile Castor sur l'extrémité de la bielle. Insérez l'axe à travers le piston et la partie supérieure de la bielle. Fixez l'axe avec le clip « G ». Assurez-vous que le clip « G » soit logé correctement dans son insert du piston. Faites attention à ne pas rayer les côtés du piston.

ETAPE 26
Réinstallez le vilebrequin dans le moteur et assurez-vous qu'il tourne librement. Insérez l'ensemble bielle/piston par le haut du carter. Le clip «G » doit faire face au carburateur. Ajoutez une goutte d'huile Castor ou « after-run » sur la partie inférieure de la bielle. Utilisez vos doigts pour emboîter gentiment la bielle sur la tétine du vilebrequin.

ETAPE 27
Mettez une autre goutte d'huile sur la bague de la bielle. Faites tourner plusieurs fois le vilebrequin pour répartir l'huile.

ETAPE 28
Insérez la chemise par le haut du carter. Faites pivoter la chemise pour que son encoche s'aligne avec la marque du carter. Maintenir le moteur à l'envers facilitera l'introduction du piston dans la chemise.

ETAPE 29
Installez le nouveau joint sur la tête du carter. Utilisez un joint épais et un joint fin. Réinstallez la culasse en utilisant des vis 3x12mm. Vissez les vis en quinconce.

ETAPE 30
Réinstallez l'axe de démarrage. Alignez l'encoche de l'axe avec la tétine du vilebrequin (voir la flèche).

ETAPE 31
Réinstallez le bouchon de carter ainsi qu'un nouveau joint de bouchon de carter avec les vis 3x8mm. Vissez les vis en quinconce.

ETAPE 32
Installez le roulement à billes approprié dans un côté de la cloche. Le Nitro Stampede est livré avec une cloche 18 dents qui nécessite un roulement à billes de 5x11mm.

ETAPE 33
Retournez la cloche puis installez l'autre roulement à billes.

ETAPE 34
Installez le cône sur le vilebrequin. Ensuite installez le volant moteur puis l'écrou moteur avec une clé à douille de 10mm. Maintenez le volant moteur avec une pince pendant que vous vissez l'écrou.

ETAPE 35
Installez les masselottes exactement de la façon illustrée sur le dessin. Ensuite installez la rondelle 5x8mm puis la cloche d'embrayage (avec les roulements à billes d'installés). Placez la rondelle 5x8mm et fixez le tout à l'aide du clip E (voir l'étape 14).

ETAPE 36
Réinstallez le carburateur avec un nouveau joint, la culasse, une NOUVELLE bougie et les cales moteur. Utilisez un nouveau joint lors du montage de la culasse. Réinstallez le moteur dans le véhicule dans l'ordre inverse du démontage. N'oubliez pas de rebrancher le câble jaune sur le support moteur. Le moteur remonté doit être dorénavant rodé.